# 10
# Mishandeling NS-personeel

Aan de orde is het **debat** over **de mishandeling van NS-personeel**.

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Ik geef als eerste de heer Madlener namens de PVV-fractie het woord.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Wie deze week naar Opsporing Verzocht heeft gekeken, was weer eens getuige van een ernstige mishandeling op het spoor. De dader was als zo vaak een lichtgetinte man. In 2015 zijn er door NS-personeel 642 incidenten en bedreigingen gemeld. Dat zijn dus bijna twee incidenten per dag, alleen al bij de NS. Als je bussen, metro's en trams zou meetellen, is het aantal nog veel hoger.

De PVV vraagt al jaren om maatregelen: poortjes dicht, meer conducteurs die altijd met zijn tweeën zijn, meer politie, meer cameratoezicht, bodycamera's voor conducteurs en chauffeurs, een sms-alert, strengere straffen en ga zo maar door. Waarom is het nodig om hier jarenlang om te moeten vragen? Waarom worden de afspraken die na de ernstige mishandeling van een conductrice, die nu in een rolstoel zit, niet eens nagekomen? Waarom moeten Kamerleden zelfs een motie indienen om gemaakte afspraken over de veiligheid van personeel en reizigers uitgevoerd te krijgen? Waarom worden de conducteurs en de buschauffeurs zo in de steek gelaten? En waarom worden eigenlijk alle Nederlanders zo in de steek gelaten?

Dit kabinet maakt er een ongelooflijke puinhoop van. Op het spoor heeft de PvdA er een puinhoop van gemaakt en bij de politie is het de VVD die een totale wanprestatie levert jegens de hele maatschappij. Samen zetten deze partijen ook nog eens de grenzen wagenwijd open, waardoor er opnieuw honderdduizenden niet-westerse allochtonen ons land binnenstromen. Ons land wordt zo steeds verder afgebroken. Het aantal laffe geweldsmisdrijven en bedreigingen door voornamelijk lichtgetinte mannen uit islamitische culturen is onacceptabel voor de PVV. Wij verzwijgen deze ongemakkelijke realiteit niet. Wij sluiten onze ogen hier niet voor.

Ik ga verder met wat incidenten die alleen al deze maand de krant hebben gehaald.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het is voor een deel van de Kamer onacceptabel dat een hele groep mensen op deze manier wordt weggezet. Daar wilde ik in ieder geval ook even melding van maken.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik begrijp dat het een ongemakkelijke waarheid is, maar de groep die ik net noemde, is enorm oververtegenwoordigd in het aantal geweldsmisdrijven. Ik heb daar rapporten over en die mag mevrouw Van Veldhoven inzien als zij wil. Dit ontkennen lijkt mij heel onhandig, zeker in een tijd waarin deze geweldsterreur als een golf over Europa heen komt. Ik vind dat eigenlijk alle Kamerleden moeten beseffen dat de daders toch vaak tot een groep behoren die een probleemgroep kan worden genoemd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De echte ongemakkelijke waarheid is dat mensen die geweld plegen, in alle groeperingen van de bevolking voorkomen en dat we elk individu op zijn gedrag moeten aanspreken. Een groep kan daarvoor nooit verantwoordelijk worden gesteld.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik stel hiervoor ook zeker geen groep verantwoordelijk. Ik wijs er alleen op dat deze groep enorm oververtegenwoordigd is in dit soort geweldsmisdrijven. Je hoeft maar naar Opsporing Verzocht te kijken en je ziet allerlei lichtgetinte mannen, vaak van Noord-Afrikaanse afkomst, die op een heel laffe wijze personen compleet het ziekenhuis in schoppen. Ik vind dat dat benoemd moet worden in deze zaal, ook al vindt mevrouw Van Veldhoven dat misschien niet prettig. Ik vind het ook niet prettig dat het zo is, maar het is nu eenmaal zo.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Madlener** (PVV):
Daarom leg ik ook een link met het opengrenzenbeleid van het kabinet, want we moeten wel beseffen dat de komst naar Nederland van weer honderdduizenden niet-westerse allochtonen, die niet integreren en die ook weer oververtegenwoordigd zullen zijn in deze statistieken, de problemen alleen maar zal verergeren. En dan heb ik het nog niet eens over de terrorismedreiging.

Voorzitter, ik sla de incidenten maar even over, want ik denk dat we genoeg hebben gezegd over hoe ernstig het allemaal is. Maar het is maar het topje van de ijsberg.

Ik wil van de staatssecretaris weten hoe groot de pakkans is. Worden daders eigenlijk wel altijd opgepakt? Zo nee, waarom dan niet? Als de daders dit soort geweldsmisdrijven plegen — bespugen en bedreigen horen zeker ook bij deze voor de mensen in het ov ernstige delicten — wat zijn dan de straffen?

Nederland had tot 2013 een echte spoorwegpolitie met 450 fulltime medewerkers. Tot het jaar 2000 had de NS de spoorwegpolitie zelfs in eigen dienst. Met de grootschalige verzelfstandiging en privatisering van spoorwegbedrijven zijn deze korpsen verdwenen, onder andere in Nederland. De verzelfstandiging van de NS heeft dus nog een groot nadeel, namelijk dat er enorm veel communicatiestoringen tussen politie en NS-personeel ontstaan. Vroeger waren ze gewoon in dienst van de NS. Het waren agenten met de bevoegdheden van een agent. In de Verenigde Staten is dat trouwens nog steeds het geval.

Wij hebben uit contacten met NS-personeel begrepen dat er heel veel problemen zijn met adequate ondersteuning

door de politie bij deze incidenten. Er is ook geen enkele terugkoppeling als de politie een dader heeft gearresteerd. Dat mag toch echt niet. Het werk als conducteur is zeer stressvol. Het kan toch niet zo zijn dat je met gevaar voor eigen leven een gewelddadige persoon staande houdt en aan de politie overdraagt, maar dat je daarna niets meer hoort over wat er met deze persoon gebeurt?

Spoorbedrijven kunnen een ov-verbod opleggen aan personen. Mijn vraag is heel kort waarom daarvoor geen landelijke database is en wat er gebeurt als je het ov-verbod overtreedt.

Wij zouden graag zien dat meer honden worden ingezet op stations, omdat dat ook daders afschrikt.

Ik kom bij de maatregelen tegen zwartrijden. Wat doet de regering samen met de NS aan het zwartrijden door asielzoekers? Wij krijgen meldingen dat deze mensen worden gecontroleerd, maar vaak mogen doorreizen. Is de minister bereid hiertegen op te treden? Asielzoekers schijnen kaartjes te krijgen van het COA, maar die schijnen zelfs verhandeld te worden. Dat moet toch ook niet kunnen.

Ik rond af. Wij willen dat de regering eindelijk eens de veiligheid van personeel en reizigers in het ov serieus gaat nemen.

De heer **Smaling** (SP):
Ik zit nog even met het lichtgetinte onderdeel van het verhaal. Ik vind dat altijd zo jammer. Ik heb een uitstekende persoonlijke relatie met de heer Madlener en met veel van zijn collega's, maar ik begrijp die blinde vlek voor de lichtgetinte medemens niet goed. Statistieken zijn statistieken; daar kunnen we het samen over eens zijn. Er zijn echter heel veel mensen met een andere afkomst die het in Nederland goed doen, die werk doen waar Henk en Ingrid geen zin meer in hebben: mensen van de tweede en derde generatie, met andere wortels, die studeren, die ook huisje-boompje-beestje willen en die goed functioneren in Nederland. Die raken afgeschrikt door de manier waarop u over hen praat. Dat is ook een probleem. Ziet u dat in? Of niet?

De heer **Madlener** (PVV):
Als ik een Marokkaan zou zijn, dan zou ik ook niet blij zijn met het wangedrag van mijn landgenoten. Ik vind dat dat benoemd moet worden. Natuurlijk is niet iedere lichtgetinte man uit Noord-Afrika een crimineel. Dat wil ik hier ook helemaal niet beweren. Maar wij moeten het ook niet níét benoemen. Het is een feit dat de oververtegenwoordiging van deze groep, met name bij dit soort geweldsmisdrijven, enorm is. Dat wil ik hier benoemd hebben. Ik zal dat blijven doen, want wij sluiten onze ogen niet voor de realiteit, zeker in het licht van de huidige asielimmigratie. Wij zien wat er in heel Europa gebeurt. Een golf van geweld op openbare wegen en ook in het openbaar vervoer teistert ons land. Daar kunnen wij toch de ogen niet voor sluiten? Ik wil niet zeggen dat alle lichtgetinte mannen in Nederland crimineel zijn. Dat heb ik nooit beweerd en dat zal ik ook nooit doen, want dat is gewoon niet zo. Maar de oververtegenwoordiging moeten wij toch echt onder ogen willen zien.

De **voorzitter**:
Ik zou het hierbij willen laten, mijnheer Smaling. Dank u wel, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik hoop dat de SP dat ook onder ogen gaat zien.

De **voorzitter**:
Nee, het is goed. Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Smaling namens de SP.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Je hebt heel zwaar, zwaar en minder zwaar werk in het leven. Gek genoeg is het zware werk vaak ook het slechtst betaalde werk. Een conducteur hoort niet bij de beroepsgroep die uitblinkt in dikke salarissen. Het zware werk van de conducteur zit 'm niet alleen in het controleren van het vervoersbewijs, maar vooral in onregelmatige werktijden, in bij slecht weer steeds de trein in en uit moeten en in de stress of je de aansluiting op je volgende dienst haalt wanneer je in een vertraagde trein zit. Het allerzwaarst is natuurlijk het beroep dat gedaan wordt op je sociale vaardigheden. De hele dag maak je kort contact met een heel grote groep mensen die je doorgaans niet kent. Dat gaat bijna altijd goed, maar af en toe dus niet. Daar hebben we het vandaag over. Het gaat namelijk te vaak niet goed. Een keer uitgescholden worden of een duw krijgen, dat zal iedereen zien als het risico van het vak, maar de mishandelingen die conducteurs zich moeten laten welgevallen zijn te ernstig en te frequent. Ze hebben bovendien in sommige gevallen zeer ernstige en blijvende gevolgen, fysiek, mentaal of allebei. Begin vorig jaar zijn we een aantal keer opgeschrikt door zeer ernstige mishandelingen van NS-personeel, zoals een conductrice op het traject Hoofddorp-Schiphol. Ook in de periode daarna kwamen er regelmatig dit soort incidenten naar buiten. De afgelopen week gebeurde dat ook nog. Daar had de heer Madlener het al over.

Het leven van de conductrice op het traject Hoofddorp-Schiphol wordt waarschijnlijk nooit meer zoals het was. Ze kan nooit meer ruiken, ze ziet dubbel en ze zit opgesloten in haar huis. Wie zijn de figuren die dit soort wandaden op hun geweten hebben? In het geval van Hoofddorp bleek de dader een man die chronisch psychotisch is. Dit is niet het enige incident waarbij de dader een ggz-patiënt blijkt. Dat is iets wat de NS zelf ook zegt te herkennen. Lees ook het stuk in Elsevier van deze week, waarin staat dat 10% van de moorden in 2015 is gepleegd door ernstig gestoorde personen.

Het NS-personeel vangt soms letterlijk de klappen op van de bezuiniging op de ggz. De NS geeft al ruim 100 miljoen per jaar uit aan veiligheidsmaatregelen. Heeft de staatssecretaris in beeld in hoeveel procent van de geweldsincidenten de betrokken persoon een ggz-achtergrond heeft? Ziet ze een verband tussen deze incidenten en het bezuinigen op zaken als crisisopvang en, zo ja, wat zijn haar voorstellen?

Er is samen met de NS een pakket met maatregelen afgesproken, maar daar zien we in de Monitor Veilige Publieke

Taak nog weinig van terug. Het is misschien nog te vroeg. Ik zou graag van de staatssecretaris horen hoe het ervoor staat. Verder zijn veel poortjes nog niet afgesloten. Erkent de staatssecretaris dat het sluiten van de poortjes kan bijdragen aan meer veiligheid? Wil ze tempo maken met het afronden van dit project?

De spoorwegpolitie zou weer terugkomen op ongeveer twintig stations. Hoe verloopt dit? Zijn er al positieve effecten merkbaar? Het is zeker in Almere zeer wenselijk. De SP-fractie heeft vorig jaar een bezoek gebracht aan de afdeling Veiligheid & Service van de NS. Daar leefde de sterke wens voor een fysieke politiepost op station Utrecht Centraal. Dat is ook prettig voor de reiziger, die dan direct op het station aangifte kan doen. Daarnaast kunnen personen die worden opgepakt daar tijdelijk worden vastgezet. De verbouwing van Utrecht Centraal biedt die mogelijkheid. Eigenlijk is voor een station met meer reizigers dan Schiphol een fysieke politiepost geen onredelijke eis. Ik krijg graag een reactie van de staatssecretaris.

De SP is geen voorstander van het extra bewapenen van het NS-personeel. We zien in zaken als pepperspray en wapenstokken vooral een risico. Ze verlangen ook veel extra training. De conducteur hoort in de eerste plaats een gastvrouw of gastheer op de trein te zijn, en niet een bewapende beveiliger. Wat de SP betreft hoort het geweldsmandaat vooral bij de politie. Deelt de staatssecretaris deze analyse? De SP ziet wel het mogelijke voordeel van de bodycam. Hoe verloopt de pilot met die bodycams? Is het mogelijk om ze op korte termijn in te voeren voor het personeel?

In 2014 heeft ruim een op de drie werknemers met een publieke taak te maken gehad met agressie. Geweld tegen conducteurs, maar ook tegen agenten, ambulancepersoneel en brandweerlieden haalt heel veel mensen het bloed onder de nagels vandaan, en terecht. Aan de regering de opdracht om dit in de kiem te smoren.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Dit debat is vorig jaar aangevraagd naar aanleiding van de incidenten toen. Er werd een conductrice het ziekenhuis in geslagen, die tot op de dag van vandaag met blijvend letsel in een rolstoel zit. Maar ook deze week nog werden twee conducteurs in Heerhugowaard mishandeld. Ik denk dat ik namens al mijn collega's spreek als ik zeg dat dat vreselijk is en dat je gewoon af moet blijven van mensen die namens ons allemaal hun werk doen.

Wij moeten dankbaar zijn voor de machinisten, de conducteurs, de schoonmakers en het stationspersoneel. Die zorgen voor de veiligheid en een prettige reis. Tegen de heer Madlener zou ik willen zeggen: daar zitten heel veel mensen met een kleurtje bij. Onder de mensen die de trein schoonmaken en die ik tegenkom omdat ik veel met de trein reis, zijn mensen met een kleurtje ook oververtegenwoordigd, maar het gaat in Nederland gelukkig niet om hoe je eruitziet maar om wat je doet. Tegen alle mensen die dat goede werk doen, zou ik willen zeggen: hartelijk dank. Het zou de heer Madlener sieren als hij daartoe ook in staat is.

Vorig jaar zijn de staatssecretaris van I en M en de minister van Veiligheid en Justitie samen met de betrokken partijen om tafel gaan zitten om tot een maatregelenpakket te komen. D66 heeft toen gezegd: het is goed dat er snel actie wordt ondernomen, maar laten wij bij het opschalen ook bekijken welke maatregelen het meest effectief zijn. Hoeveel mensen zijn er bijvoorbeeld nodig om een stationsverbod te handhaven of hoe kun je die mensen eventueel inzetten als dubbele conducteurs op een trein? Wat werkt dan uiteindelijk beter voor de veiligheid van de werknemers en de reizigers in de trein?

Ik dank de staatssecretaris voor haar brief over de stand van zaken. Het is goed om te lezen dat al die maatregelen zijn genomen. Ik ben ook heel erg benieuwd naar het antwoord op de vraag welke maatregelen wij kunnen versterken om die neergaande trend te versterken. Alleen over de sluiting van de ov-poortjes waren al wat voorzichtige signalen. Wanneer kan de staatssecretaris ons wat meer vertellen over de evaluatie van de overige maatregelen? Kan zij toezeggen dat in de evaluatie ook goed zichtbaar wordt in hoeverre de genomen maatregelen ook echt hebben bijgedragen aan het verminderen van agressie tegen het NS-personeel?

Wat ik een beetje miste in de brief — soms kunnen de PVV en D66 elkaar wel vinden — is een reactie op ons voorstel van vorig jaar om een speciaal sms-nummer in te stellen waar treinreizigers naar kunnen sms'en als ze overlast ervaren in een coupé. Dat is een laagdrempelige manier voor reizigers om hun verantwoordelijkheid te nemen en zo kunnen wij voorkomen dat een conducteur onvoorbereid geconfronteerd wordt met een agressieve situatie. Misschien kan een combinatie met een tweede conducteur op de trein ervoor zorgen dat ze samen naar een bepaalde situatie toe gaan.

In zijn brief schrijft het kabinet: "V en J neemt dit voorstel mee in de visieontwikkeling op data en 'apps' en de doorontwikkeling van de politiemeldkamer." Dat klinkt voor mij een beetje als "met sint-juttemis hoort u weer van ons". Dat vind ik toch jammer bij dit idee. In de bioscopen — daar kwam het idee vandaan — zien we al dat bezoekers de suggestie krijgen om iets te melden op een bepaald sms-nummer. Ik wil de staatssecretaris vragen of zij in ieder geval eens met de bioscopen in gesprek wil gaan om te bekijken hoe zij het gebruik van dat nummer ervaren, welke lessen zij daaruit trekken en op welke wijze zij die pilot al hebben geëvalueerd. Misschien kan de staatssecretaris daaruit lessen trekken voor wat betreft de wijze waarop dit wellicht toch ook in de treinen kan worden toegepast. Ik krijg op dat punt graag een toezegging van de staatssecretaris.

Ik kom op mijn laatste punt. Zoals zojuist al werd gezegd, is voldoende training van het personeel van NS belangrijk. Het is belangrijk om voldoende dubbele conducteurs te kunnen inzetten op risicotrajecten, maar het is ook belangrijk dat de mensen die zoiets hebben meegemaakt, voldoende steun achteraf krijgen. Wil de staatssecretaris ook daarop letten? Wil zij bekijken of er met name voor die steun achteraf voldoende middelen en tijd beschikbaar worden gesteld aan al deze mensen die voor ons allemaal dit werk doen?

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Op 6 maart 2015 komt om 00.38 uur de trein uit Schiphol binnen in Hoofddorp, wat het eindstation is. In de eerste klas zit een man die de trein niet uit wil. Hoofdcon-

ductrice Bianca loopt haar laatste ronde door de trein als ze de man ziet zitten. Daarna wordt alles zwart. De man slaat haar zo hard tegen haar hoofd dat haar gezicht meerdere keren geopereerd moet worden. Haar reuk is ze kwijt. De rechtszaak op 4 december 2015 bezoekt ze in een rolstoel. Haar coördinatie en evenwicht zijn nog steeds niet op orde. De dader heeft geen vaste woon- of verblijfplaats. Hij is psychiatrisch patiënt. Hem wordt een gevangenisstraf van één jaar opgelegd en tbs met dwangverpleging. Bianca heeft zeven jaar bij NS gewerkt. Deze nacht is het voorlopige einde van haar carrière.

Geweld in de samenleving en tegen personeel van NS is niet nieuw. Ook de buschauffeurs, ambulancebroeders, het politiepersoneel en anderen die voor ons allemaal werken, hebben ermee te maken. Uit de cijfers van NS blijkt echter dat het aantal geweldsincidenten afneemt. In 2005 waren het er ongeveer 1.100 en nu zijn het er ongeveer 650. Dat is nog steeds te veel. Dat is ongeveer twee keer per dag. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook: wordt het geweld nu heviger dan het vroeger was? Is het gebruikte geweld anders dan een aantal jaren terug?

En natuurlijk, er is ook iets aan te doen. Het samenlopen bij diensten moet de standaard worden. Het trainen op weerbaarheid en de-escaleren is belangrijk. Ook het ophangen van camera's en het gebruikmaken van bodycams en boa-bevoegdheden kunnen helpen om agressie in te dammen. Bianca werd aangevallen door een psychiatrisch patiënt. Het helpen van deze mensen en het herkennen van signalen kan behulpzaam zijn. Ook het uitdelen van ov-verboden als er kans is op recidive, helpt om het openbaar vervoer veiliger te maken. Maar uiteraard begint het ook bij jezelf. Op het moment dat een conducteur wordt aangevallen, is het zaak om in te grijpen. Dat is lastig, maar als we op elkaar kunnen vertrouwen, als we elkaar helpen in benarde situaties en als we er iets van zeggen als de situatie dreigt te escaleren, dan kunnen we erger voorkomen.

Er is een aantal maatregelen aangekondigd naar aanleiding van de incidenten van vorig jaar. Hoe staat het met de implementatie daarvan? Zijn er op dit moment, als het nodig is, twee mensen tegelijk op de trein? Zijn de camera's die er hangen ook operationeel? Is de politie snel genoeg ter plaatse als dat nodig is?

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Geweld tegen mensen die een publieke taak uitoefenen is onacceptabel. Hufters die zich schuldig maken aan intimidatie en mishandeling van conducteurs en andere mensen met een publieke taak moeten dan ook keihard worden aangepakt. Het is niet voor niets dat de strafmaat voor geweld tegen hulpverleners en mensen met een publieke taak is verzwaard. Als samenleving zeggen we: je bent een grens overgegaan en daar word je ook hard voor aangepakt. Die hogere strafmaat is ook een signaal aan al die mensen die zich dag in, dag uit inspannen voor ons allemaal.

Het is treurig dat we met grote regelmaat lezen of horen over grof geweld tegen NS- of ov-personeel in het openbaar vervoer. Afgelopen dinsdag was het weer raak in Heerhugowaard. We voeren dit debat naar aanleiding van het trieste dieptepunt van maart vorig jaar, toen een hoofdconducteur tijdens haar laatste ronde door de trein van Schiphol naar Hoofddorp ernstig werd mishandeld door een passagier. Haar zonde: ze had hem aangesproken op het ontbreken van een plaatsbewijs.

Er was een brede roep om een keur aan maatregelen om daders hard te straffen en om incidenten zo veel mogelijk te voorkomen. Het kabinet is hiermee gekomen. Poortjes worden versneld ingevoerd. Daardoor zijn er in Rotterdam in ieder geval minder zwartrijders en dus minder incidenten. Verdere maatregelen zijn meer camera's, versnelde invoering van stationsverboden, een verdubbeling van de straf bij geweld tegen publieke dienders en een intensivering van de samenwerking tussen de NS en de politie. De keur aan maatregelen, waarvan sommige al ingevoerd zijn, en de daling van het aantal meldingen staan haaks op de kritiek van de ov-medewerkers, zoals die vanochtend in de krant stond. Er zou geen landelijke dekking zijn van de communicatieapparatuur, er zou geen tweede conducteur zijn en de politie zou niet zichtbaar genoeg aanwezig zijn op de grotere stations. Klopt dit? Zijn alle maatregelen daadwerkelijk ingevoerd? Hoe staat het met de voortgang van de afgesproken maatregelen? Waar zitten de achterstanden en wat wordt eraan gedaan?

De brief van november stemt de VVD-fractie wat dat betreft niet helemaal gerust. Het is toch niet te geloven dat die grote NS stelt dat het vrijspelen van capaciteit voor dubbele bemensing van treinen de organisatie voor een uitdaging stelt, aldus deze brief? Dat kan toch niet kloppen? Waarom stokt de invoering van deze maatregel? Veiligheid van personeel en passagiers zou toch absolute prioriteit moeten hebben? Ik krijg hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

Ook over de voortgang van de andere maatregelen leven er nog een aantal vragen bij de VVD. Het stationsverbod wordt versneld ingevoerd. Er zijn nog wel een aantal onduidelijkheden: voor wie geldt dit verbod en wanneer wordt het precies opgelegd? Hoe staat het met het experiment met bodycams? De VVD vindt het gebruik van bodycams een goed instrument. Op deze wijze kan snel geconstateerd worden waar er sprake is van geweld, wat er is gebeurd en wie de dader is. Is de staatssecretaris bereid om in overleg met de vervoerders dit instrument verder uit te rollen?

De discussie gaat tot op heden over de NS en de maatregelen die op het hoofdrailnet worden genomen, maar hoe staat het in de andere vervoersregio's? Ook daar is sprake van hufterig gedrag in het openbaar vervoer. Wordt ook gekeken naar uitbreiding van die maatregelen in de vervoersregio's?

De 200%-strafeis bij geweld tegen publieke dienders is inmiddels ingevoerd. Kan de staatssecretaris aangeven hoe vaak deze wordt toegepast? In antwoord op vragen van de VVD of medewerkers van spoorbedrijven toegang kunnen krijgen tot politiebestanden, heeft de minister van Veiligheid en Justitie geantwoord dat er in Rotterdam een pilot is gedaan. Op basis van deze pilot konden echter geen stevige conclusies worden getrokken. De politie zou, zo schreef de minister, met relevante partijen hierover verder praten. De VVD ziet de meerwaarde van deze uitwisseling en vraagt de staatssecretaris of deze gesprekken inmiddels zijn gevoerd. Zo ja, wat is daaruit gekomen?

Naar aanleiding van een motie van de VVD en de PvdA worden de boetes voor zwartrijders verhoogd van €35 naar €50. Hiermee zijn we heel blij, want we vinden dat zwartrijden als een van de belangrijkste oorzaken van hufterig gedrag en geweld harder moet worden aangepakt. Wat ons betreft gaat de boete in de toekomst nog verder omhoog, maar we zullen de evaluatie in dit verband afwachten.

In Parijs wordt in verband met de dreiging van aanslagen de toegang naar de Thalys beveiligd door het plaatsen van poortjes. In Nederland is dit nog niet het geval. De minister van Veiligheid en Justitie is hierover in gesprek met zijn collega's in België, Frankrijk en Duitsland. Hoe verlopen deze gesprekken?

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het aantal incidenten daalt volgens de Nederlandse Spoorwegen. Wij geloven daar niets van. Wij geloven het niet. Weet u welke geluiden wij krijgen, voorzitter? Wij horen dat als mensen een incident melden bij hun baas en het misschien nog eens melden dat zij beschimpt zijn, bespuugd, beledigd, bedreigd, getrapt, geschopt en geslagen, dat gevraagd wordt of zij wel op de goede plek zitten, of zij hun werk wel goed doen, of zij misschien op cursus moeten. Daarom melden mensen een geweldsmisdrijf niet meer. Dat soort geluiden krijgen wij. Dat gemarchandeerd wordt met normen is heel erg, maar dat gebeurt wel vaker. Maar je kunt niet marchanderen met waarden, met wat wij belangrijk vinden en met wat waardevol is. Dat gebeurt nu echter wel. Wij geloven niet dat het aantal incidenten daalt. Het aantal incidenten stijgt volgens ons. Het aantal mensen voor Veiligheid & Service blijft echter gelijk.

Vorig jaar heeft de staatssecretaris samen met de Nederlandse Spoorwegen en met de vakbonden afspraken gemaakt. De poortjes zouden dichtgaan. Hoeveel poortjes zijn er echter nu nog open? Op hoeveel stations zijn de poortjes nog open? Ook zouden camera's worden aangeschaft. De aanbesteding daarvan is misgegaan. Wanneer komen die camera's wel? Er zou ook sprake zijn van dubbele bemensing. Hoe vaak komt het echter nog voor dat conducteurs er op onjuiste gelegenheden alleen voor staan? En op twintig stations zouden er twintig bemande politievoorzieningen komen. Op hoeveel stations is er op dit moment een permanent bemande politievoorziening? De politie zou ook op tijd ter plekke zijn. Hoe vaak komt het nog voor dat de politie niet op tijd ter plekke is als iemand is vastgehouden door Veiligheid & Service?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik wil nog even terug naar de analyse van de heer Van Helvert. Hij zei: ik geloof niet dat het aantal incidenten naar beneden gaat. Het lijkt ook te mooi om waar te zijn als je over die ernstige incidenten leest. Is er echter een ondersteuning van zijn geloof? Ik weet dat de heer Van Helvert van het CDA is en dat geloof daar een wat belangrijker rol speelt dan bij sommige andere partijen. Ik zoek echter even naar de onderbouwing van dat geloof.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is grappig dat de heer Hoogland een grapje over religie maakt, maar ik vind dit onderwerp helemaal niet grappig. Ik hoor die geluiden van conducteurs, van treinpersoneel en van medewerkers van Veiligheid & Service. Als zij melden dat zij wederom beschimpt, betrapt en bespuugd zijn, krijgen ze van hogerhand het antwoord dat ze misschien eens op cursus zouden moeten. Ze krijgen van hogerhand de vraag of ze wel zeker weten dat ze het goed doen, of het niet aan henzelf ligt en of ze niet eens naar iets anders zouden moeten uitkijken. Ook een werknemer die met plezier conducteur is geworden en die graag voor de Nederlandse Spoorwegen, Veolia of Connexxion werkt, gaat het niet nog een keer melden als je zo'n antwoord krijgt. Wanneer ik met de medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen en van Veiligheid & Service spreek, krijg ik de overtuiging dat het aantal incidenten toeneemt. Kent de staatssecretaris de geluiden over hoe mensen worden aangesproken? Kan zij nagaan of dat inderdaad zo is?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is op zich een helder signaal. Ik herken dat ook. Ik hoor ook weleens dat er tegen mensen wordt gezegd: meld het niet, want het gaat ook om je eigen vaardigheden en om de vraag hoe je omgaat met agressie. Er is echter ook een andere kant. Naar aanleiding van het incident in Hoofddorp ben ik afgelopen jaar op een personeelsbijeenkomst geweest, om half 5 's ochtends in Alkmaar. Daar was de boodschap van het personeel en de leidinggevenden dat je eigenlijk alles moest melden. Ook als je bijvoorbeeld bespuugd werd, moest je het melden, want dat was beter voor de statistieken. Ik deel de analyse van de heer Van Helvert dat het wel de vraag is of dat overal het geval is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De heer Hoogland hoorde op zijn werkbezoek dat van hogerhand werd gezegd: meld zaken alsjeblieft wel. Dat feit geeft al aan dat het blijkbaar niet altijd gemeld wordt. Dat is heel erg kwalijk en dat is heel erg. Misschien is het prachtig dat uit de cijfers van de Nederlandse Spoorwegen blijkt dat het aantal incidenten daalt. Het feit dat een groeiend aantal medewerkers zich echter zorgen maakt en incidenten niet meldt, is heel erg. Dan marchandeer je namelijk met je waarden. Waar het vroeger niet netjes was om een conducteur uit te schelden, is het nu heel normaal. Het is nu heel normaal dat je een duw krijgt. Het is nu heel normaal dat je bedreigd wordt. Het is nu heel normaal dat het mes je op de keel gezet wordt. Ik vind dat echter niet normaal. Dat moet niet kunnen.

Ik wil het nog heel even hebben over de extra bewapening voor de medewerkers van Veiligheid & Service. Ik heb het dus niet over het bewapenen van een conducteur in de trein met pepperspray. Ik heb namelijk begrepen dat dat heel lastig is. Het gaat nu echter over de bewapening van mensen van Veiligheid & Service. Ik ga vergelijken. In Duitsland hebben ze een wapenstok en handboeien. In Frankrijk hebben ze pepperspray. In België hebben ze pepperspray en handboeien. In Nederland hebben ze alleen transportboeien. Dat zijn nog niet eens handboeien. Iemand die op een gegeven moment die transportboeien omheeft, mag echter niet meer getransporteerd worden door iemand van Veiligheid & Service. Ze moeten dan op het volle perron blijven staan, totdat er politie is. En dat terwijl de politie op dit moment wordt ingezet — dat is overigens terecht — bij azc's, waardoor die niet op tijd aanwezig kan zijn. Dezelfde discussie hebben we gehad over Schiphol. "Er zijn te weinig marechaussees op Schiphol". De staatssecretaris zei: ik heb

zes pelotons extra aangevraagd. Dat doet zij voor Schiphol. Wat doet zij voor de mensen van de Nederlandse Spoorwegen, Connexxion, Veolia, Arriva en Syntus?

Het gaat niet goed met de bevoegdheden. De medewerkers Veiligheid & Service van de Nederlandse Spoorwegen mogen zomaar niet alles. Ze mogen eigenlijk bijna niets. Als er een inbraak in een van de stationswinkeltjes wordt gepleegd, mogen zij niets. Als iemand op het station fietst, mogen zij niets. Als iemand wordt gearresteerd, mogen zij niets. Ze moeten blijven staan. Een bon uitdelen mogen ze niet. Ze mogen de mensen niet transporteren met de transportbanden, laat staan dat ze überhaupt een plek hebben om ze naartoe te transporteren. Dat gaat allemaal niet goed. De VVD en de heer Madlener van de PVV zeiden net ook al terecht: van onze mensen blijf je af. Dat doe je niet, of je nu bij de Nederlandse Spoorwegen werkt, bij Veolia, Arriva, Connexxion, Syntus of wat dies meer zij, dat doe je niet. Mijn vraag is dus ook hoe het overleg verloopt met al die partijen. We weten dat de staatssecretaris een overleg met de Nederlandse Spoorwegen voert en een overleg met Veolia en alle andere. Waarom zijn dat twee verschillende overleggen?

Wij roepen de staatssecretaris ertoe op, de afspraken die zij vorig jaar heeft gemaakt, die goede afspraken, gewoon na te komen. Dat is een allereerste begin. Daarna kunnen we altijd verder kijken of het goed is. Die moeten allereerst sowieso worden gemaakt. Dat moet zo spoedig mogelijk, echt voor dit voorjaar.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering en geef de staatssecretaris het woord.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Hartelijk dank. Ik zal mijn beantwoording in drie blokken laten plaatsvinden. Eerst plaats ik enkele algemene opmerkingen over de cijfers, de feiten en wat er tot nu toe gedaan is op het punt van de sociale veiligheid. In het tweede blok wil ik preciezer ingaan op het maatregelenpakket en hoe het daarmee staat. In het laatste blok ga ik proberen om inderdaad namens Justitie het woord te voeren over het handhaven van het verbod en over bewapening. Het was niet mogelijk, dit door de minister van Justitie te laten doen. Ik begreep dat hij vandaag elders in dit huis moest zijn. Ik ga mijn best doen, dat deel wel te beantwoorden. De Kamer heeft uiteraard recht op het antwoord op de vraag.

Laat ik met een opmerking beginnen. Als mensen in ons land in een publieke dienst namens de samenleving moeilijk werk doen, is er maar één devies: voor die mensen hebben we allemaal respect. Je blijft met je handen van ze af. Dat is cruciaal. Dat is belangrijk, want daarmee blijft een samenleving een eenheid. We laten dan namelijk zien hoe belangrijk het is dat we met elkaar orde kunnen handhaven. Ook is dat van belang, omdat deze mensen, zoals de heer Smaling terecht zei, vaak in lastige omstandigheden werk moeten doen waarbij wij uiteindelijk allemaal baat hebben. Deze boodschap klonk in elke bijdrage door. Die is erg belangrijk. Het is ook goed dat de heer Madlener dit debat heeft aangevraagd. Laten we met elkaar blijven onderstrepen: van onze mensen blijf je af; als je aan hen komt, kom je aan ons allemaal.

Naar aanleiding van een aantal heel vreselijke incidenten is er een maatregelenpakket samengesteld. Dat heb ik niet alleen gedaan, maar samen met de ministers van Veiligheid en Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de vakbonden. We hebben op 10 november jl., een week na mijn aantreden, weer met partijen om tafel gezeten om te bespreken hoe het er nu precies voor stond. Zodra ik het over het maatregelenpakket ga hebben, ga ik er uitgebreid op in en probeer ik de Kamer zo veel mogelijk de feiten te geven. Je ziet wel dat er ontzettend veel in korte tijd gebeurd is, al loopt het niet op elk punt hard genoeg. We moeten daaraan dus met elkaar werken. Er is veel gebeurd en ik heb vertrouwen in de maatregelen. Zelfs de vakbonden die vandaag een geluid hebben laten horen en zeggen dat we op een aantal zaken moeten letten, schrijven in hun eigen persbericht dat ze vertrouwen hebben in het pakket maatregelen. Daar is volgens mij geen discussie over. De vraag is of het hard genoeg loopt en of we op elk punt doen wat er nodig is.

Enkele leden vroegen wat er al is uitgevoerd. Het maatregelenpakket heeft er tot nu toe voor gezorgd dat er sinds september camera's staan op twaalf prioritaire stations, onder andere Almere Centrum en Amsterdam Sloterdijk. Eind 2016 staan in totaal op dertig stations camera's. De invoering verloopt nog steeds volgens schema.

Op twee stations, Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Lombardijen, is een proef gestart met beeldschermen. Op 23 stations zijn de ov-chipkaartpoortjes sinds maart versneld in gebruik genomen. Dat levert veel minder zwartrijders op in de trein. Recent heeft de RET daar nog prachtige cijfers over gepubliceerd. In Rotterdam houdt men tegenwoordig veel meer geld over doordat er meer betalende reizigers zijn. Dat is een fantastische bijkomstigheid die goed is voor het openbaar vervoer als geheel.

NS is gestart met extra ondersteuning in de treinen op risicolijnen en op risicomomenten. Daar zal ik zo meteen op terugkomen. Het gaat vooral om dubbele bemensing. In de brief hebben we hier al even aandacht aan besteed, want daar is nog het een en ander voor nodig. Dat is ook wat de vakbonden vandaag lieten weten en ik begrijp dat. Ik denk dat ze een terecht punt hebben.

De politie heeft twintig gebiedsagenten benoemd die worden ingezet op en rond 22 grote stations, onder andere in Rotterdam en Zwolle. We voeren overleg met alle vervoerders en decentrale overheden over agressie tegen personeel en de sociale veiligheid in de gehele openbaarvervoerketen. Iedereen is echt hard aan de slag. We hebben het boetebedrag verhoogd, wat steun krijgt van alle partijen. Die steun vond ik heel belangrijk bij het uiteindelijk bepalen van het bedrag. Ook de cijfers laten een dalende trend zien. Daar moeten we even bij stilstaan. Het is nog niet helder of de trend een directe relatie heeft met het pakket maatregelen dat is ingevoerd. Om die reden hebben we het Wetenschap-

pelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) aan de slag laten gaan. Het rapport van de WODC wordt in het tweede kwartaal van dit jaar verwacht. De onderzoekers kunnen onafhankelijk beoordelen of er een relatie is. Voor de zomer komen alle partijen opnieuw bij elkaar om de voortgang te bespreken en te kijken of het de goede kant op gaat.

De heer Van Helvert noemt het allemaal mooi en aardig dat de cijfers een dalende trend laten zien, maar stelt dat er helemaal niets van klopt. Hij hoort namelijk iets anders. Ten eerste vind ik het ontzettend belangrijk dat incidenten altijd gemeld worden. Daar kan ik niet anders dan glashelder over zijn. Melden is cruciaal. Bij mijn weten roepen vervoerders hun werknemers op om melding te doen. Daar wordt heel veel aandacht aan besteed in de opleiding en training van het openbaarvervoerspersoneel. Ik denk dat de bonden ook kunnen helpen om hiertoe op te roepen.

De cijfers laten in 2015 een daling zien. In 2013 waren er 777 incidenten. In 2014 gaat dat naar 774 en in 2015 zie je er plotseling 642. Dat is overigens nog steeds een verschrikkelijk aantal. Gesuggereerd wordt dat medewerkers incidenten niet zouden melden. Dat zou dan wel heel vaak moeten voorkomen om een daling te laten zien in plaats van een stijging. Om dat te achterhalen, zouden we een factcheck moeten inzetten. Vakbonden en de ondernemingsraad zitten bij de gesprekken die ik met de keten voer. Ik nodig hen natuurlijk graag uit om te bevestigen of te ontkennen dat deze suggestie klopt. Zij zitten immers op de werkvloer en weten het. Ook het WODC gaat kijken of de cijfers die ik voor me heb, kloppen. Ik hoop dat we daarvan in ieder geval de winst willen inzien, want het is uiteindelijk in ons aller belang dat dit klopt. Als de heer Van Helvert zegt dat het niet-melden massaal voorkomt, moeten we dat in de praktijk gaan beproeven. Ik heb die signalen niet gekregen. In het overleg in november met mij zijn die signalen er ook niet gekomen. Ik sluit niet uit dat het wel voorkomt — dat zou best kunnen — maar dat is iets anders dan dat je daarmee een hele hoop incidenten op voorhand over het hoofd ziet. Als die bewering dus hier in ons midden wordt neergelegd, zullen we een en ander moeten checken. Dan weten we ook wie er gelijk heeft, zo zeg ik tegen de heer Van Helvert.

Ik kom bij het maatregelenpakket en de dubbele bemensing, zijnde de maatregel waarover nu nog discussie is. Dat is niet omdat die maatregel niet goed is, want iedereen ziet het belang daarvan in. Dubbele bemensing is nu op veel plaatsen voor elkaar, maar nog niet overal. NS heeft eerder, ook in november, aangegeven dat men met een andere inzet van personeel, ook op andere afgesproken momenten dubbele bemensing zou kunnen realiseren. Op dit moment is daarover een gesprek gaande tussen de ondernemingsraad, de vakbonden en NS. Daar ligt ook een concreet voorstel voor. De minister van Veiligheid en Justitie en ik hebben in november gezegd: laat ons goed op de hoogte blijven van die ontwikkeling; dat is van belang voor ons allemaal. Eerder heeft NS aangegeven dat het vrijspelen van capaciteit een uitdaging was, maar nu heeft men toch een voorstel op tafel gelegd. Mochten zij er onderling niet uitkomen, dan zullen minister Van der Steur en ik — zo hebben wij in november al aangegeven — dat gesprek samen met alle partijen nog voor de zomer vervolgen. Dat was een open uitnodiging onder het motto: we denken dat jullie dat samen moeten kunnen doen, we denken ook dat het zou moeten kunnen, maar mochten jullie tegen echt grote problemen aanlopen, dan is de deur niet dicht. Dat signaal heb ik meteen in die eerste week al afgegeven omdat ik dat, net als de Kamer, heel belangrijk vind. Dit moet op orde komen. Onze conducteurs en het personeel op de trein verdienen dat ook.

De heer **Madlener** (PVV):
Dubbele bemensing is een heel logische maatregel. Voor de conducteurs is dat veel prettiger, maar ook voor het publiek. Met z'n tweeën kun je zo'n trein ook echt controleren. Dat levert ook weer geld op, want het aantal zwartrijders wordt daardoor teruggedrongen. In de brief van de staatssecretaris staat: de volgende stap is het mogelijk maken van dubbele bemensing op treinen op donderdag- en zaterdagavond na 22.00 uur. We moeten hier nu dus niet doen alsof we het over dubbele bemensing in het algemeen hebben. Nee, het gaat om een paar tijdstippen. Zou het niet beter zijn om op alle treinen na 20.00 uur dubbele bemensing te hebben, of misschien wel op alle treinen die in Nederland rijden?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat laatste lijkt mij niet. Als je een maatregel neemt, moet die efficiënt zijn en ook echt bijdragen. Het is belangrijk dat we weten waar de risico's zitten en welke tijdstippen het meest risicovol zijn. Daartoe is een voorstel gemaakt. Het probleem was dat men het nog niet op al die momenten waarvoor dit voorstel geschikt was en waarvoor het bedoeld was, al heeft geregeld. Daarover gaat de discussie nu. Als dat onverhoeds niet tot een goede uitkomst leidt, zullen we dit moeten herpakken. Ik ben het daar zeer mee eens. Ik ben geen expert; de NS en de bonden moeten dat echt met elkaar doen. Zij moeten beslissen waar het het hardste nodig is, wat hardste nodig is en op welk moment dat hardste nodig is. Die expertise hebben wij niet hier, maar de mensen in het openbaar vervoer zelf hebben die wel.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben het daar absoluut niet mee eens. Het is een kansberekening. Natuurlijk kun je wel risico's benoemen, maar dat wil niet zeggen dat een andere trein geen enkel risico vormt. Het lijkt mij toch heel zinvol om op alle treinen dubbele bemensing te hebben. Dat is prettig voor de conducteurs, maar het is ook prettig voor de reizigers. Die mensen zijn dan gewoon in de trein aanwezig. Zij controleren ook kaartjes, dus dat levert geld op. Waarom is er nou zo weinig ambitie en waarom is er alleen maar een dubbele bemensing op risicolijnen, of na 22.00 uur op donderdag en zaterdag? Waarom niet ook op vrijdagavond of op zondagavond? Ik noem het maar. Er kan altijd wat gebeuren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb niet alle avonden uit het plan in de achterzak, maar wat ik wel wil zeggen, is dit. Ik denk dat hetgeen is afgesproken juist heel veel ambitie toont. Het belangrijkste is dat wij die nu ook gaan waarmaken. Over de dubbele bemensing zijn al afspraken gemaakt, maar de zorg is of dit nu ook echt goed loopt. Ik vind dat wij dat met elkaar moeten regelen. Het voorstel dat de heer Madlener hier naar voren brengt, betreft een andere opvatting. Dat is een ander debat. Dat mag, maar deze afspraak hebben wij gemaakt en daar gaat volgens mij de discussie over die vandaag ook in de media is aangezwengeld. Ik vind dat wij dat met elkaar gewoon moeten regelen. Punt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dit vergt natuurlijk enige aanpassing van dienstroosters, maar waarom duurt dit zo lang? Je zou toch meer urgentie verwachten op dit terrein. Het is echt een heel belangrijke maatregel. 's Avonds is het vaak onveiliger in de trein — zo wordt dat althans gevoeld — dan overdag. Wanneer kunnen wij eigenlijk de eerste concrete resultaten verwachten?

Staatssecretaris **Dijksma**:
In de brief is toch gewoon te lezen dat er al resultaten zijn? Laten wij nou niet doen alsof op dit onderwerp geen stappen zijn gezet. Die zijn gezet. Dat kan mevrouw De Boer ook zien. Ze zijn echter nog niet allemaal gezet, en daar zijn wij nu mee bezig. Ik hoop dat het lukt om er snel uit te komen. Dit betreft echter wel een gesprek dat nu door de eigen mensen van NS wordt gevoerd. Laten wij ervoor zorgen dat zij dat goed kunnen doen. Ik heb in november alvast aangekondigd dat, mocht dat om verschillende redenen niet lukken, ik graag met de minister aan tafel kom zitten om te helpen de zaak vlot te trekken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nog los van het feit dat bij dit laatste de vraag is wat de staatssecretaris dan precies van plan is, denk ik dat het bij de NS gewoon gaat om de donderdag en de zaterdag. Wanneer kunnen wij eigenlijk de eerste resultaten verwachten? Wat is daarover afgesproken? Ik snap dat het geregeld moet worden en ik snap dat dienstroosters moeten worden aangepast, maar waarom duurt dit zo lang? Wat is nu precies het probleem?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat heeft toch met capaciteit te maken. Misschien moet je soms extra mensen aannemen et cetera. Je hebt niet zomaar ergens een "blik mensen" vandaan getoverd. Dat moet allemaal geregeld en gefinancierd worden. Daar is men nu mee bezig. Wij hebben aangegeven dat wij sowieso voor de zomer opnieuw met elkaar spreken. Wij spreken elkaar vaak om te bezien of alles op orde is. Als dat eerder moet, dan krijg ik dan vanzelf te horen, maar het loopt nu wel, ook in het gesprek bij NS. Er ligt immers een voorstel op tafel. De Kamer en ik onderhandelen op dit moment even niet mee.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat als het eerder moet, zij dat wel te horen krijgt. Dat willen wij vandaag eigenlijk horen. Het kan niet zo zijn dat wij vandaag uit deze Kamer weglopen en zeggen: iedereen heeft gezegd wat hij vond, we gaan door en we zien wel wanneer de oplossing komt. Ik vind dat de staatssecretaris vandaag ambitie moet tonen en duidelijk moet zeggen: ik ga mij er sterk voor maken dat de zaak voor dat moment geregeld is. Ik snap dat alles veel tijd kost, maar het is wel al elf maanden geleden dat de afspraak is gemaakt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Laat ik het zo zeggen. Op dit moment is NS met vakbonden en de ondernemingsraad in gesprek opdat personeel op andere momenten kan worden ingezet en de dubbele bemensing kan worden opgevoerd. Dan worden er soms lastige keuzes gemaakt. Dat zijn keuzes die in dat bedrijf samen met de or en de bonden gemaakt moeten worden. Op dit moment ligt een nieuw voorstel voor. Vindt de heer Van Helvert nou niet ook dat wij, gewoon bezien vanuit onze rol, het bedrijf en de vakbonden de gelegenheid moeten geven om daar met elkaar, wat mij betreft vandaag of morgen, uit te komen? Ik denk dat wij wat dat betreft moeten zien wat onze rol is. Mijn rol komt in beeld op het moment dat dat niet lukt. Ik ga er echter van uit dat het wel lukt. Ik vind ook dat het moet lukken. De heer Van Helvert vindt dat volgens mij ook. Dat zeggen wij vandaag hardop, maar niet omdat wij onbevredigend de Kamer uit willen lopen met het idee "nou, wij horen het wel". Dat vind ik een simpele samenvatting van een door mij niet zo bedoelde opmerking. Ik denk dat wij dit proces nu moeten laten gebeuren. Dan komt men snel tot een oplossing, en als men niet snel tot een oplossing komt, dan ben ik er ook nog.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Kijk, dáár spreek ik de staatssecretaris op aan. Dat vind ik mooi. Als het niet snel tot een oplossing komt, dan ben ik er nog. Ik vind namelijk dat het niet snel tot een oplossing komt. Ik vraag daarom aan de staatssecretaris: kan zij morgen bellen naar de Nederlandse Spoorwegen om te vragen hoe het ervoor staat? Als het niet voor volgende maand geregeld is, kan de staatssecretaris dan een nieuwe deadline voor zichzelf stellen? Ik snap dat ze er zelf uit moeten komen, maar blijkbaar lukt dat dus niet snel genoeg.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben het daar niet mee eens. Om te beginnen hoef ik morgen niet te bellen, want we hebben al gebeld. Het voorstel ligt hier op tafel. Dat is de informatie die de Kamer krijgt. Zo gaat het met onderhandelingen: als je een soort sunsetclausule opneemt, dan weet je zeker dat alle partijen vooral daarop wachten. Dus wat de heer Van Helvert voorstelt, zou wel eens kunnen betekenen dat er juist geen schot in de zaak komt. We moeten dit proces gewoon zijn gang laten gaan. De heer Van Helvert weet van mij dat ik vind dat het probleem opgelost moet worden, en ik weet van de heer Van Helvert dat hij dat ook vindt, want dat heeft hij luidkeels duidelijk gemaakt.

De heer Van Helvert en de heer Hoogland vroegen hoe het zit met de camera's en of het klopt dat er vertraging is. De einddatum van de realisatie van het plaatsen van de camera's wordt gehaald. Op 31 december 2016 verwacht ProRail dat op alle afgesproken stations camera's hangen. Tot die tijd heeft ProRail op twaalf prioritaire stations tijdelijk gehuurde camera's opgehangen. Eind 2015 heeft ProRail besloten om de lopende aanbesteding voor camera's stop te zetten. Dat is ook in de media gekomen. Marktpartijen hebben veel technische vragen gesteld en ProRail heeft toen geconstateerd dat de oorspronkelijke uitvraag niet zou leiden tot een kosteneffectieve oplossing. Binnenkort wordt de aangepaste uitvraag weer gepubliceerd.

Hoeveel poortjes zijn er gekomen? Zoals net gezegd, weren toegangspoortjes op stations zwartrijders, wat heel belangrijk is, en dragen ze bij aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Immers, 60% van de daders van agressie is tegelijkertijd zwartrijder. We zien daarom dat het een heel effectieve maatregel is. Het afgelopen jaar zijn op 28 stations

toegangspoortjes versneld in gebruik genomen en daarmee zijn er op dit moment 52 stations volledig afgesloten. Ook dit jaar zal dat weer gebeuren. Er zullen veel stations worden gesloten, onder andere stations waar meerdere treinvervoerders van gebruikmaken. Een en ander betekent dat er eind 2016 69 stations zullen zijn gesloten. De stations Hollands Spoor in Den Haag en Amsterdam CS worden dan weer deels in gebruik genomen. De stations waar nog grote verbouwingen plaatsvinden, zoals Groningen en Zaandam, komen in 2017.

De heer Smaling vroeg naar de intensivering van de samenwerking tussen de NS en de politie. Er is structureel overleg tussen beide partijen. Bij mijn weten is zowel de NS als de politie tevreden over deze samenwerking. De politie heeft twintig gebiedsagenten benoemd en die zijn inmiddels aan het werk gegaan. Ze worden ingezet op 22 grote stations, zoals Amsterdam CS, Almere en Eindhoven. Dat zijn de stations waar meer dan gemiddeld sprake is van zwartrijden, agressie en gevoelens van onveiligheid. Daarnaast zetten de NS en de politie in op de zogenaamde risicolijnen en risicotijden.

De heer Smaling vroeg ook naar de inzet op hulpverlening en de opvang van overlastgevers. Daarbij gaat het om het vraagstuk van verwarde personen. Dat is een maatschappelijk probleem dat ook het openbaar vervoer raakt. Er is een team samengesteld dat zich met dit probleem bezighoudt. Het is een gezamenlijk team van het ministerie van VWS, het ministerie van Veiligheid en Justitie en de VNG. Mevrouw Spies, bij u allen in de Kamer bekend, leidt dat team. Een plan van aanpak van dit team is naar de Kamer gestuurd. In november jongstleden was er een gesprek tussen de NS en het team van mevrouw Spies. Het maakt gebruik van de ervaringen van de NS. De NS heeft aangegeven dat er, naast aandacht voor preventie, ook oplossingen voor overlast nodig zijn. Dat wordt door Veiligheid en Justitie erkend. Het is een onderdeel van de aanpak van het team. Dit wordt dus wel degelijk opgepakt en erkend.

Vele leden zeiden iets over de bodycams. Daar loopt tot maart 2016 een proef mee. Als de NS bodycams na de proef verder wil invoeren, kan dat waarschijnlijk heel snel. Er moet nog wel goed worden bekeken hoe we een aantal punten, zoals privacy, de aansluiting op systemen voor cameratoezicht en de kosten, willen regelen, maar als dit succesvol is en men dit wil doorzetten, is dat een helder signaal.

Er is gesproken over een sms-alert. Mevrouw Van Veldhoven en de heer Madlener hebben daar al eerder voor gepleit. Mevrouw Van Veldhoven vraagt of daar nu mee aan de slag kan worden gegaan. Zou het een idee zijn om ook bijvoorbeeld in gesprek te gaan met bioscopen? Het is inderdaad op zichzelf een goed idee. Daarover hebben we geen verschil van mening. Het ministerie van V en J is ermee aan de slag met de ontwikkeling van apps. Men moet dat dan natuurlijk ook kunnen doormelden naar de politiemeldkamer. Het is dus niet een kwestie van sint-juttemis, maar het is wel een zaak van het in de praktijk en ook technisch goed kunnen organiseren. Ik denk dat het ook verstandig is om de suggestie om te spreken met de bioscoopeigenaren, op te pakken. Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van mijn collega van V en J. Ik zal ervoor zorgen dat mijn collega die suggestie krijgt, met mijn warme aanbeveling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kan me ook voorstellen dat de mogelijkheid van sms vooral in de trein wordt gebruikt en dat de conducteurs verder gewoon hun reguliere contact met de meldkamer hebben. Het hoeft dus niet per se direct van de reiziger naar de meldkamer gemeld te worden. Het is fijn dat de staatssecretaris het punt op deze manier wil meenemen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de koppeling van bestanden van de verschillende spoorbedrijven en de koppeling met politiebestanden. Ik heb begrepen dat politie en vervoerders hebben afgesproken dat vervoerders bezien hoe hun gegevensbestanden meer op elkaar kunnen worden aangesloten. Het politiesysteem is zodanig ingericht, dat het niet met een veelheid van systemen kan communiceren. Dat is dus ook nog niet zo eenvoudig. Maar ook daarover worden afspraken gemaakt.

De heer Madlener heeft gevraagd waarom er geen landelijke database is voor het ov-verbod. Het reis- of verblijfsverbod wordt voor een specifiek traject of station opgelegd. Het oprichten van een landelijke database daarvoor is op dit moment nog niet expliciet in beeld geweest, maar ik zal de vraag meenemen. Ik denk namelijk dat het wel iets is om te verkennen. Ik kan me ook voorstellen waarom de heer Madlener dat suggereert. Er is overigens wel regulier overleg tussen vervoerders en ook het OM en de politie om dit type informatie uit te wisselen. Als iemand in regio x zeer ernstige problemen veroorzaakt, dan is het natuurlijk wel belangrijk dat die persoon niet elders vrij spel heeft. Dat is ook de achtergrond van de vraag van de heer Madlener. Op die manier wordt er dus wel over gesproken. We zullen moeten kijken of het idee van zo'n landelijke database daarbij een goede ondersteuning kan bieden, maar dat is uiteindelijk aan politie, OM en andere instellingen. Dat kan ik nu dus niet hard toezeggen, maar ik wil dat wel als suggestie op tafel leggen.

Ik kom bij het justitiedeel van mijn beantwoording. Ik vraag alvast clementie, omdat ik geen "staatssecretaris van alles" ben. Ik doe wel veel onderwerpen, maar niet alles.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de 200%-strafeis bij geweld tegen publieke dienders. Hoe vaak wordt die eis toegepast? Uit onderzoek van V en J blijkt dat de verhoging van de strafeis met 200% bij geweld tegen werknemers met een publieke taak standaard wordt meegenomen. Officieren van justitie wegen dit in de beoordeling van de uiteindelijke strafeis mee. Dat is ook omschreven in de richtlijn van het OM. De Kamer heeft daarover informatie gekregen op 21 mei 2014.

Mevrouw De Boer heeft ook nog gesproken over de boetes. Zij wil de boetes eigenlijk nog verder verhogen. We gaan die bedragen na twee jaar evalueren, maar ze zijn wel echt opgesteld in breed overleg met de mensen die ermee moeten werken en met het OM. De proportionaliteit van het bedrag speelt altijd een rol, maar ook de vraag wat het oplevert aan mogelijk effect in de richting van mensen die de boete krijgen. Dan moeten we ook het signaal van de conducteurs zelf meenemen. Die zeggen: als je de boete te hoog maakt, roept dat op zichzelf weer extra agressie op.

Ik wil dat argument hier nu wel neerleggen, want ik heb daar in het gesprek met bijvoorbeeld conducteurs mee te maken. U hebt allemaal gezegd dat wij het voor die groep doen en dat wij die groep serieus moeten nemen. Ik hoop dat u op dit punt gevoelig bent voor deze argumentatie.

De heer Smaling vroeg naar de fysieke politiepost. Dienstverlening aan burgers door de politie op stations is anders dan de dienstverlening in de bureaus of op de steunpunten. Het huisvestingsplan van de politie is in overleg met de regioburgemeesters opgesteld. Ik zeg maar heel eerlijk dat dit niet het lievelingsantwoord van de heer Smaling op zijn vraag zal zijn, maar ik kan er niet meer over zeggen. Ik ga niet over de vraag waar de politiebureaus gevestigd zijn. Ik moet het hierbij laten. Het is niet anders.

De heer Van Helvert heeft gevraagd waarom een deel van het NS-personeel niet over wapenstokken en pepperspray kan beschikken. Ik heb goed gehoord dat hij het niet over al het NS-personeel had. De minister van V en J gaat over de toekenning van de geweldsbevoegdheid aan boa's. In juni 2015 is de Kamer hierover geïnformeerd. Toen heeft hij meegedeeld dat bewapening van NS-personeel niet aan de orde is. De NS is er zelf geen voorstander van om het personeel met aanvullende geweldsmiddelen uit te rusten. Ook de vakbonden hebben vertrouwen uitgesproken in de maatregelen uit het pakket. Men verwacht dat uitvoering van die maatregelen een effectieve bijdrage levert aan het tegengaan geweldsincidenten.

Er zijn overigens ook zeer zwaarwegende bezwaren om aanvullende geweldsmiddelen zoals wapenstok en pepperspray aan boa's toe te staan. Dat heeft overigens niet eens zo veel met de principiële vraag te maken bij wie het geweldsmonopolie berust. Dat is op zichzelf natuurlijk ook een argument, maar hier geldt dat op het moment dat je mensen zo'n wapen in handen geeft, dit tot escalatie en dus tot extra geweld kan leiden. Elke stap die je op zo'n terrein zet, heeft soms ook weer repercussies. Dat moet je ook in ogenschouw nemen op het moment dat je dit soort voorstellen doet.

Er is gevraagd hoe de terugkoppeling van OM en politie over het vervolg verloopt als er sprake is van geweldsincidenten. In principe vindt er terugkoppeling plaats, maar dit proces loopt niet altijd even goed. Als het om een strafzaak gaat, is dit de taak van het OM en aangiftes worden bij de politie gedaan. Soms is het lastig. Als NS het weet, kan dit terug gemeld worden, maar het is niet altijd bekend.

De **voorzitter**:
Hebt u alle vragen op het terrein van veiligheid beantwoord?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Er ligt nog een laatste vraag en wel die van de heer Madlener of er honden worden ingezet. Het antwoord is nee.

De **voorzitter**:
Dat was een kort antwoord. Het woord is aan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat er ook nadelen aan bewapening zitten. Absoluut, bewapening kan ook escalatie oproepen. De dienst Veiligheid & Service van de Nederlandse Spoorwegen wordt meestal ingezet als de situatie al geëscaleerd is. De conducteur probeert om te de-escaleren, maar als het niet anders kan, als het toch escaleert, belt hij Veiligheid & Service. Om die situatie gaat het mij. Vorig jaar, elf maanden geleden, hebben de vakbonden en ook de Nederlandse Spoorwegen gezegd, dat zij vertrouwen in hebben. Wij zijn nu elf maanden verder en de incidenten worden er niet minder op. Ik hoor dat de staatssecretaris regelmatig belt. Als zij dat morgen nog een keer doet en vraagt hoe men er nu tegen aankijkt, denk ik dat de vakbonden er heel anders over denken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Twee dingen. U zegt dat het er niet minder op wordt. Wij hebben net afgesproken dat wij dat eerst feitelijk moeten checken. Mijn cijfers laten iets anders zien dan u beweert. Dat moet gecheckt worden. Het tweede is dat de vakbonden nog steeds, ook vandaag in hun persbericht, hun vertrouwen uitspreken in het pakket. Er is geen verzoek bij mij gedaan, en bij mijn weten ook niet bij de minister van Veiligheid en Justitie, om de mogelijkheden om geweld toe te passen uit te breiden. De discussie die men voert — die ligt op tafel — gaat over de dubbele bemensing. Daar heeft men een signaal over af willen geven.

Nogmaals, ik beantwoord nu eigenlijk vragen namens mijn collega. Als de heer Van Helvert een ander beleid wil dan het beleid waar lang over is gesproken, ook met de Kamer, en waarover is nadacht met alle betrokkenen, merk ik op dat dit niet het moment vind om daar uitspraken over te doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zou als staatssecretaris van de spoorwegen en van de treinen en de conducteurs bij de minister van Justitie aan kunnen dringen op zaken. Als een vakbond zich uitspreekt voor een pakket — dat pakket is goed, het moet alleen uitgevoerd worden — wil dat niet zeggen dat je ook niet over andere zaken mag nadenken. Daarom de oproep om toch in die vele belletjes de vraag mee te nemen hoe vakbonden er nu tegen aankijken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat ga ik niet doen. Daar moet ik gewoon helder over zijn. Ik denk dat het pakket zoals dat voorligt goed is. Ik ben van harte bereid om elke dag opnieuw de discussie aan te gaan over de vraag of elke maatregel die afgesproken is volgens plan loopt of dat er iets extra's moet gebeuren. Over het geweldsmonopolie en de wijze waarop we bijvoorbeeld middelen aan beveiligers binnen NS toekennen, is uitgebreid gesproken. Er ligt nu niet een ander verzoek op tafel, ook niet van de bonden. Dan ga ik niet zelf iemand opbellen om te vragen of hij misschien elf maanden geleden daar een ander standpunt over had, maar nu niet meer et cetera. Dat vind ik niet de route. Ik heb daar nu ook geen aanleiding voor.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb een vraag, een beetje in het verlengde van de vorige vraag. Ik heb veel contact met conducteurs en met de NS en soms hoor je toch twee verschillende verhalen. Als het gaat om de veiligheid van conducteurs, vind ik dat we echt 100% achter die conducteur moeten staan. Denk maar eens in dat je door zo'n trein moet 's avonds in je eentje. Het is werkelijk ongelooflijk dat er nog mensen zijn die dat durven. Hoe kan het dan dat zo veel conducteurs een heel ander gevoel hebben bij de terugkoppeling van de politie en zeggen: ik doe aangifte, dat is al een heel gedoe en dan hoor je er daarna niets meer van? Dat kan toch niet? Dat is toch onacceptabel? Wat de staatssecretaris ook met V en J of NS afspreekt, het gaat toch om die conducteur? Zij moet toch 100% achter die conducteur staan?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker. En dat doen we volgens mij ook, allemaal. Ik heb niet de indruk dat er in deze Kamer of in het kabinet ook maar één iemand zegt dat hij daar niet achter staat. We hebben wel discussie over de vraag of elke maatregel die wordt voorgesteld, doet wat die ook echt zou moeten doen. Daar is gewoon discussie over. Het gebruik van geweld en het toekennen van meer mogelijkheden is misschien niet effectief, net als dat bedrag van die boete. Ook conducteurs zeggen: pas daar nou mee op. Daar luister ik dan inderdaad naar. Op het moment dat er op dit punt echt problemen zijn, moeten we dat uiteraard met betrokken partijen bespreken. Dat zullen we dan doen. Daar hebben we ook die tafel voor, dus dat kan gewoon aan de orde worden gesteld. Dat vind ik prima, maar dan moet men het ook op tafel leggen. Dat is in elk geval de afgelopen keer — verder weet ik het niet, want toen zat ik er niet bij — niet gebeurd.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil het niet over alle maatregelen hebben. Ik heb het hier specifiek over de samenwerking tussen conducteur en politie. Een conducteur die bijvoorbeeld is bespuugd en daar aangifte van doet — dat is dat al een heel gedoe — komt zo'n bespuger misschien de volgende dag weer tegen in zijn trein en dat is natuurlijk doodeng. Ik vind dat die conducteur er a) op moet kunnen rekenen dat er binnen no time politie is om die kerel te arresteren en b) dat hij daarna hoort wat met hem gebeurt. Dan weet de conducteur dat hij rustig kan slapen, omdat de persoon in kwestie een zodanige straf heeft gehad dat hij het nooit meer zal doen. Ik had ook gevraagd — die vraag is nog niet beantwoord — wat de pakkans nu is als je iets in de trein of in de bus flikt en wat er vervolgens gebeurt met zo'n dader. Krijgt die altijd een zodanig zware straf dat hij het wel uit zijn hoofd zal laten om het nog een keer te doen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zou willen voorstellen om die laatste vragen schriftelijk te stellen aan de minister van V en J, omdat ik de cijfers over de pakkans nu niet bij me heb. Ik weet ook niet of die op die manier wel beschikbaar zijn. Ik kan mij voorstellen dat dit een ingewikkeld onderzoek vereist, wat er niet zomaar ligt. Ik weet wel — dat betreft het eerste punt — dat er geregeld overleg is tussen NS, politie en anderen, met name op het punt van samenwerking en terugkoppeling. Als daarover klachten zijn, zoals ik u hoor zeggen, moeten die op de gezamenlijke tafel komen en dan zullen wij die bespreken. Daar sta ik zeer open voor.

De heer **Smaling** (SP):
Ik kom nog even op de ggz-kwestie. De staatssecretaris had het over de werkzaamheden van mevrouw Spies. Dat is op zich prima, maar in plaats van mevrouw Spies hiermee te belasten, kun je je ook afvragen of er niet te veel bezuinigd is op de opvang van mensen die zijn aangewezen op de ggz. Is dat ook een manier om terug te kijken op besluiten die de afgelopen jaren zijn genomen en die misschien niet goed uitpakken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ook in dit geval zeg ik dat ik word overvraagd. Ik zit hier al half Justitie waar te nemen en nu vraagt u mij om VWS er nog even bij te doen. Dat is echt te veel gevraagd. Het is belangrijk dat wij erkennen dat verwarde personen een probleem zijn, ook binnen het openbaar vervoer. Daar wordt ook op gehandeld. Er is immers een team. U zegt: laten wij mevrouw Spies er niet mee belasten. Ik denk juist dat het goed is als wij dat wel doen. Dan komt er ook een samenhangend pakket tot stand om op al die onderwerpen iets te kunnen doen. U wilt helemaal terug naar een ander debat. Vanuit uw opvattingen en misschien ook die van anderen — dat kan ik niet overzien — snap ik dat u dat debat wilt voeren, maar daar is dit niet de gelegenheid voor, hoe graag ik ook met u debatteer, mijnheer Smaling; dat is altijd een feest.

De **voorzitter**:
Tot slot de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
De staatssecretaris zit volgens mij vanaf haar 15de in de Tweede Kamer …

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat kan niet, voorzitter!

De **voorzitter**:
Dat mag helemaal niet, pas vanaf je 18de mag dat!

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar doen wij ook even een factcheck op!

De heer **Smaling** (SP):
… dus ga ik ervan uit dat zij alle portefeuilles wel een keer heeft gedaan, vandaar mijn vraag. Even serieus, is de staatssecretaris wel bereid om dit punt in het kabinet in te brengen, dus dat de bezuinigingen van de afgelopen jaren tot dit soort problemen hebben geleid?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, daartoe ben ik niet bereid. Via een omweg wordt nu hetzelfde debat met mij gestart. U veronderstelt daarbij dat ik uw mening deel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik kijk even naar de Kamerleden om te zien of er behoefte bestaat aan een tweede termijn. Dat is het geval. Ik geef het woord aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Geweld in het openbaar vervoer is echt onacceptabel. Wij maken ons grote zorgen over de veiligheid van conducteurs. Ik denk dat de meeste leden dit wel delen, en daar ben ik blij om. Desalniettemin vinden wij dat er veel meer moet worden gedaan. Het pakket dat is afgesproken, is nog niet eens uitgevoerd, maar het schiet in onze ogen tekort.

Ik heb de staatssecretaris gevraagd om de pakkans te onderzoeken, maar zij zegt dat ik dan moet zijn bij een andere minister, namelijk die van V en J. Laat ik dat dan doen. Mijn motie op dit punt zal ik niet indienen. Wel wil ik afspreken dat de staatssecretaris zich hardmaakt voor een goed geregelde terugkoppeling. Dat moet natuurlijk wel met Justitie. Als je als conducteur zo'n ernstig incident meemaakt — dat is echt een traumatiserende ervaring — is het heel normaal dat je op z'n minst hoort wat er gebeurt als je de dader overdraagt aan Justitie. Dat is ook belangrijk voor de verwerking van zo'n incident. Dat is toch wel het minste wat wij kunnen doen. Op dat punt schiet het beleid nog tekort, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er 642 geweldsincidenten zijn gemeld in 2015;

constaterende dat niet alle incidenten gemeld worden en daarmee het werkelijke aantal incidenten nog veel hoger ligt;

constaterende dat veel conducteurs na een melding of aangifte niks meer horen van de verdere (strafrechtelijke) afhandeling;

van mening dat een goede afhandeling en terugkoppeling helpen bij het verwerken van een geweldsincident;

verzoekt de regering, de terugkoppeling naar de conducteurs te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (28642).

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn laatste motie spreekt voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de recente geweldsdelicten de maatschappelijke roep om terugkeer van de spoorwegpolitie groot is;

constaterende dat de voorzitter van de Stichting Maatschappij en Veiligheid, tevens hoogleraar risicomanagement aan de Universiteit Twente, de heer Pieter van Vollenhoven, ook pleit voor de terugkeer van de spoorwegpolitie;

verzoekt de regering, de spoorwegpolitie opnieuw in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (28642).

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris. De SP dient nog een motie in samen met het CDA. De heer Van Helvert zal die motie voorlezen. Ik heb zelf één motie. Ik hoop dat zij binnen de competentie van de staatssecretaris valt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Utrecht Centraal met jaarlijks zo'n 57 miljoen reizigers en als knooppunt van ons spoorwegennet nog steeds niet beschikt over de gewenste politiepost;

constaterende dat bij de verbouwing van station Utrecht Centraal al rekening is gehouden met de invulling van een politiepost;

overwegende dat een politiepost op station Utrecht Centraal de aangiftebereidheid van reizigers fors kan verhogen en de aanrijtijden van de politie bij ernstige geweldincidenten verkort;

verzoekt de regering, zich in te spannen om voor de zomer van 2016 een politiepost op Utrecht Centraal te openen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 69 (28642).

De heer **Smaling** (SP):
Ik denk dat het in dit soort debatten heel belangrijk is dat de feiten en de cijfers kloppen, want anders gaan we rollebollen daarover. Niemand is erbij gebaat als statistieken zich slecht tot elkaar verhouden, zeker de conducteurs niet. Daar wil ik nog graag aandacht op vestigen.

In veel debatten dragen wij de bewindslieden op om snel met dingen te komen en om als een haas dingen te regelen, maar op dit punt wil ik toch wel heel erg de nadruk leggen op haast en power. Ik heb de staatssecretaris de laatste tijd ook gevraagd om met andere dingen op te schieten. Ik ben desnoods bereid om de staatssecretaris te vragen om die te temporiseren als dit snel kan worden opgelost.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Als iedereen met zijn handen van het personeel afblijft, hebben we al die andere maatregelen niet meer nodig. Laat dat een oproep zijn. Voor de rest wens ik de staatssecretaris heel erg veel succes met het uitvoeren van de agenda. Houd ons daarvan op de hoogte.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik moet altijd uitkijken dat ik niet moedeloos word bij dit soort debatten. Tijdens een verloren uurtje op zondag kijk ik weleens terug naar het incident uit 1991 waarbij het eerste personeelslid van NS om het leven kwam. Dan kijk ik naar nu en dan denk ik: wat is er veranderd en wat is er verbeterd?

Laat ik terugkomen op het belangrijkste punt van het debat van vandaag. De cijfers laten een daling zien, maar als je je oor te luisteren legt, merk je dat daar wel twijfel over bestaat. De heer Van Helvert heeft dat aangegeven en ik heb dat zelf ook ondervonden. Ik denk dat het belangrijk is dat we nog eens bekijken of die cijfers kloppen, of er gemeld wordt en of dat melden op zo'n manier kan dat daar geen hele papierwinkel aan vastzit, waardoor er alsnog een drempel is om dat te doen. Dat is winst. Verder sluit ik mij aan bij mevrouw van Veldhoven, die zei dat wij hier niet hadden hoeven staan als iedereen zich zou gedragen zoals zou moeten tegen het personeel in het openbaar vervoer.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik kom nog even terug op een aantal zaken. Wat betreft de dubbele bemensing, "voor de zomer" vind ik rijkelijk laat. Ik kan hier wel een motie indienen, maar de verantwoordelijkheid zou daarmee liggen bij de staatssecretaris, terwijl die duidelijk bij de NS ligt. Ik roep de NS dan ook vanaf deze plaats ertoe op om zo snel mogelijk te komen met de voorstellen en dubbele bemensing op donderdag en zaterdag na 22.00 uur in te voeren. Ik denk dat het ontzettend belangrijk is dat je met z'n tweeën op die trein loopt.

Dan het experiment met de bodycams. Bodycams hebben onze voorkeur. In maart komt er een evaluatie. Wij zullen die afwachten om te zien hoe het experiment uitpakt. Wij zien het op zich wel als een mooie aanvulling op alle maatregelen die nu worden genomen. Wij wensen de staatssecretaris heel veel succes bij de uitvoering. Ik heb nog wel een procedurele vraag. In maart komt die evaluatie, omdat er na een jaar geëvalueerd zou worden. Dat is voor 1 april. Graag zou ik bij die evaluatie ook willen horen hoe maatregelen uitpakken, hoe succesvol de maatregelen zijn en wanneer de maatregelen worden ingevoerd. Het zou goed zijn als de Kamer geïnformeerd wordt over een tijdsschema waarin staat wanneer al deze maatregelen worden ingevoerd.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Iedereen vindt het geweld verschrikkelijk. We hebben gehoord dat wij dit allemaal delen in de Kamer. Maar als het gaat om de oplossing, wordt het opeens moeilijk: "gesprekken", "duurt effe", "lastig". Waar gaan de gesprekken tussen de Nederlandse Spoorwegen en de vakbonden nu over? Op 11 maart zei de directeur van de Nederlandse Spoorwegen: we gaan de dubbele bemensing regelen. Hij was op bezoek geweest bij een in elkaar geslagen conductrice. Hij zei ook nog daarbij: laat het niet voor niets zijn geweest. En nu wordt het niet geregeld. De Nederlandse Spoorwegen, de vakbonden en het kabinet hebben samen afspraken gemaakt, met z'n drieën. Zij hebben dus alle drie verantwoordelijkheid om dit op te lossen. Wij in de Tweede Kamer gaan over de verantwoordelijkheid van het kabinet. Daarom spreek ik de staatssecretaris aan met de volgende motie. Immers, ook het kabinet zei op diezelfde dag dat het dit ging regelen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de praktijk de afspraken van maart vorig jaar nog niet zijn nagekomen;

verzoekt de regering, spoed te maken met de integrale aanpak van veiligheid van ov-personeel, gericht op de gehele implementatie vanaf 1 april 2016,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 70 (28642).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Mijn tweede motie gaat over de bewapening. In domein IV mag je gewoon wapenstok en pepperspray gebruiken. Het komt nu voor dat een gemeentelijke boa tot aan de poortjes mag — voor de boa heeft het kabinet de poortjes al wel gesloten — waarna hij daar met z'n wapens staat. Binnen de poortjes mag het treinpersoneel van Veiligheid & Service niets doen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat beveiligers van de Nederlandse Spoorwegen geen pepperspray of wapenstok mogen gebruiken;

overwegende dat er signalen zijn die oproepen om beveiligers van de Nederlandse Spoorwegen extra te bewapenen;

verzoekt de regering om in overleg met de Nederlandse Spoorwegen te verkennen of aanvullende bewapening van de beveiligers van de Nederlandse Spoorwegen mogelijk en wenselijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 71 (28642).

Mijnheer Hoogland, u mag één vraag stellen over de motie.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Bij mijn weten is dit verkend, ook naar aanleiding van het incident vorige keer. De conclusie was dat het niet effectief is en ook niet gewenst is door de spoorwegen zelf. De vraag is wat er opnieuw moet worden onderzocht. Of heb ik iets gemist in het onderzoek dat gedaan is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb geen vertrouwen in dat onderzoek. Als ik kijk naar onze buren in Duitsland, dan zie ik dat dat daar kan. In België kan dat, in Frankrijk kan dat. Daar hebben ze allemaal bewapening. En hier in Nederland kan het blijkbaar niet. Ik snap dat er vertrouwen is uitgesproken in het pakket. Dat vertrouwen heb ik ook. Alleen, het pakket is nog niet uitgevoerd en we zien gewoon dat het personeel tegen de problemen oploopt. Ik zeg: we moeten opnieuw daarnaar kijken en bezien of bewapening mogelijk is. Het mag ook al. Ik geef toch het volgende voorbeeld, want dat gebeurt echt. Een gemeentelijke boa mag in domein IV pepperspray en een wapenstok dragen. Er rent iemand uit het station omdat een medewerker van de Nederlandse Spoorwegen dat niet mag, terwijl buiten de poortjes een boa die zaken wel mag dragen. Bij de Nederlandse Spoorwegen wordt nu aan de mensen van Veiligheid & Service het advies gegeven om de mensen maar het station uit te jagen. Dan is het namelijk niet meer hun probleem. Dat gebeurt nu. Misschien kan de staatssecretaris dat ook meenemen.

De **voorzitter**:
U mag een korte vraag stellen, mijnheer Hoogland, en daarna geeft u, mijnheer Van Helvert, een kort antwoord.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Sorry, voorzitter, ik ben niet van het lange en vele interrumperen, maar dit is fundamenteel. Als de heer Van Helvert namelijk geen vertrouwen heeft in het gedane onderzoek, waarom vraagt hij dan nog een keer om een onderzoek? Als hij er geen vertrouwen in heeft, zou hij toch zeggen dat gelijk moet worden overgegaan tot de invoering ervan? Dat zou ik mij kunnen voorstellen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, in de motie wordt gevraagd om eens goed te bekijken of het niet kan. Waarom zou het wel in Duitsland, Frankrijk en België kunnen, maar niet in Nederland? Inmiddels hebben de Nederlandse Spoorwegen een nieuwe directeur en is er ook een nieuwe staatssecretaris. Wat is er mis mee om samen met de vakbonden, Veiligheid & Service en de ondernemingsraden te bekijken of het niet wenselijk is om dat toch te doen?

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik wil maar gelijk overgaan tot het geven van een oordeel over de ingediende moties.

Allereerst zal in ingaan op de motie op stuk nr. 67 van de heer Madlener. Deze motie gaat over de terugkoppeling. Ik wil de heer Madlener een voorstel doen. Ik wil dit graag bespreken met mijn collega van V en J en, als dat noodzakelijk is, met een aantal betrokken partijen. Ik zal de heer Madlener daarover berichten. Mijn verzoek is dan echter of hij de motie kan aanhouden.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat lijkt me een redelijk voorstel. Dan houd ik de motie aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (28642, nr. 67) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 68. In deze motie van de heer Madlener wordt bepleit om opnieuw de spoorwegpolitie in te voeren. Deze motie moet ik ontraden. Bij de vorming van de nationale politie is de spoorwegpolitie, maar ook de weg-, water- en luchtpolitie, opgegaan in de Landelijke Eenheid en de Dienst Infrastructuur. De integrale veiligheid is hiermee, ook in overleg met NS, geborgd. De heer Madlener heeft gezien dat er op bepaalde stations extra mensen zijn gekomen, maar dat is een ander voorstel dan hij hier nu doet. Om die reden moet ik deze motie ontraden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 69 van de heer Smaling. Hij wil een politiepost op Utrecht CS. Deze motie moet ik ook ontraden, al was het maar om procedurele redenen. Ik ga daar niet over. De minister van Veiligheid en Justitie zou denk ik zeggen dat dit een kwestie is waar men meestal regionaal, met de betrokken partijen, in goede afstemming besluiten over neemt. Er worden niet vanuit Den Haag politieposten hier of daar gestationeerd. Ook om die reden ontraad ik de motie.

De heer Smaling zei dat we samen een oproep moeten doen om de cijfers en de data scherp te krijgen. Dat ben ik

zeer met hem eens. Ik zal daar zo tegen de heer Van Helvert ook nog een paar dingen over zeggen.

Ik kom nu op de vraag van mevrouw De Boer. In het kader van de evaluatie vond zij dat we het tijdschema van maatregelen helder moesten hebben. Zoals gezegd wordt het evaluatierapport in het tweede kwartaal opgeleverd. Het is dus al voor de zomer beschikbaar. Onderdeel van de evaluatie is een compleet overzicht van wanneer welke maatregelen zijn gestart, wat er is bereikt en welke effecten de maatregelen zowel individueel als in samenhang hebben gehad. Eigenlijk is dat dus precies wat zij vraagt.

In de motie op stuk nr. 70 van de heren Van Helvert en Smaling wordt verzocht om een integrale aanpak en een zo spoedig mogelijke implementatie daarvan. Als ik mijn eigen factcheck op deze motie loslaat, moet ik de heer Van Helvert echter een winstwaarschuwing geven. Hij zegt dat "in de praktijk nog geen sprake is van dubbele bemensing". Dat is feitelijk onjuist. Ik heb gezegd dat er op een aantal trajecten al wel dubbele bemensing is, maar nog niet op alle. Ook staat er dat "de proef met de bodycams nog niet afgerond is, laat staan dat ze toegepast worden". De proef is juist het toepassen. Dat betekent dat we de proef doen om te kijken of het een succes is. U hebt gehoord dat we ermee verdergaan als dat het geval blijkt te zijn. U zegt dat de implementatie van het stationsverbod nog niet afgerond is. Daar werken we allang mee. Met andere woorden: u schrijft hier een heleboel veronderstellingen als feiten op. Ik tik ze stuk voor stuk met feiten weg, hoop ik. Dan zegt u dat het allemaal voor 1 april klaar moet zijn. Ik zou het zo niet willen doen. Ik ben het echt met de heer Van Helvert eens dat zaken spoed verdienen. Hij heeft mij aan zijn zijde en jaagt mij goed op zodra dat nodig is, maar daarvoor heb ik deze motie niet nodig. Ik ontraad haar dus, ook om allerlei inhoudelijke redenen die ik net heb genoemd. De veronderstellingen kloppen niet.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert, u mag alleen opmerkingen over de motie maken. We gaan het debat niet opnieuw voeren.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank u, voorzitter. Dit is wel essentieel. De staatssecretaris valt over al die feitjes die nog niet zijn ingelost, terwijl zij vindt van wel. Ik ben bereid om al die overwegingen weg te halen. Dan houd ik een motie over waarmee de staatssecretaris eigenlijk gewoon wordt verzocht om de gemaakte afspraken voor 1 april waar te maken, wellicht in iets nettere bewoordingen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
U zegt nu: ik wil al die feitjes achterwege laten. Het zijn geen feiten! U trekt hier met heel veel eloquente bijdragen van alles uit de kast. U zegt heel veel. "Het klopt allemaal niet" en: "Het gaat helemaal niet goed!" Eigenlijk moet ik constateren dat u in heel veel dingen die u hier nu "feitjes" noemt en gewoon neerzet, gelukkig geen gelijk hebt. Ik hoop dat u en ik dat allebei vinden, want dat betekent dat er wel degelijk vooruitgang is geboekt. Ja, we moeten op een aantal punten opschieten, maar het is niet zeker dat alles in alle gevallen op 1 april klaar is. Ik vind het ook niet fair dat u dat vraagt, want u weet dat een aantal zaken echt lastig te realiseren is. U hebt van mij gehoord hoe ik in het debat zit. Daarom lijkt het mij niet verstandig om op deze manier met elkaar zaken te doen. Ik ben daar gewoon open over en eerlijk in. Ik ontraad de motie.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Zoals gezegd, wil ik alle overwegingen schrappen om te voorkomen dat wij daar met zijn tweeën over vallen. Als de staatssecretaris iets op 1 april nog niet heeft geregeld, maar wel kan aangeven wanneer het geregeld zal zijn, is dat ook prima. Zo mag de staatssecretaris de motie ook lezen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik snap wel dat de heer Van Helvert nu via een andere route hetzelfde probeert te bereiken. Op dit moment wordt het gesprek over de dubbele bemensing aan tafel bij NS gevoerd. De Kamer krijgt voor de zomer een evaluatie. Zij weet dat ik dan opnieuw spreek. Ik ga een factcheck loslaten op de stelling van de Kamer dat er niet genoeg wordt gemeld. Of die stelling blijkt niet te kloppen, of ik ga ervoor zorgen dat iedereen wel gaat melden. Met andere woorden: volgens mij zijn we echt een stuk verder gekomen, maar ik kies mijn eigen pad. De heer Van Helvert mag uiteraard een voorstel doen om het anders te doen, maar het is ook mijn goed recht om te zeggen dat ik het daar niet mee eens ben.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 71.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Die ga ik ook ontraden, voorzitter. Ik heb nu geen nieuwe informatie waaruit zou moeten blijken dat het beschikbare geweldspakket niet voldoet. Ik zeg net zoals de heer Hoogland dat er onderzoek is gedaan waaruit dat niet blijkt. Er zijn ook gesprekken over gevoerd, maar daarin is niet gezegd dat het allemaal anders moet. De heer Van Helvert zegt dat het onderzoek niet klopt en dat er wel behoefte is, maar dat is mij niet gebleken. Vandaar dat ik de motie ontraad.

De **voorzitter**:
Dan is hiermee een eind gekomen aan dit debat. Over de ingediende moties stemmen wij aanstaande dinsdag. Ik dank de staatssecretaris en schors de vergadering tot 19.30 uur, waarna het debat over de wijziging van de Tabakswet aan de orde wordt gesteld.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 17.58 uur tot 19.30 uur geschorst.

**Voorzitter: Bisschop**